



Heimatkundliche Beilage

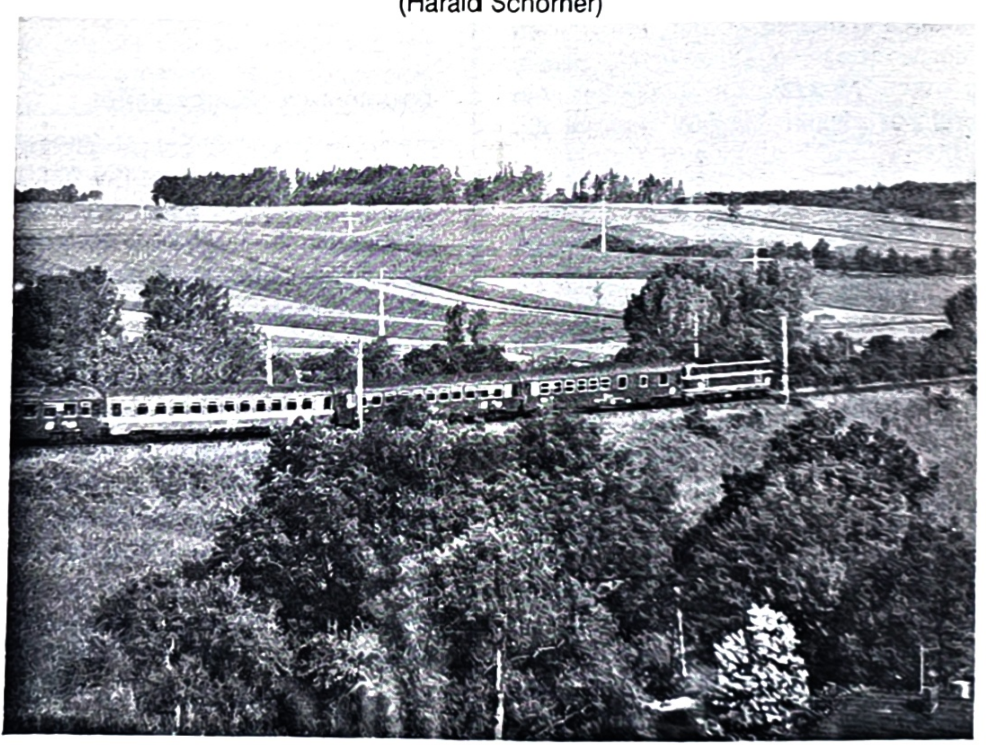
zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Amstetten

Nr. 252 | 1. April 1992 | 21. Jahrgang

BAHNHOF AMSTETTEN -

der Taktknoten des Bezirkes

(Harald Schörner)



Der Verkehr wird bis zum Jahr 2000 um etwa 40% zunehmen: Daher muß der vermeidbare Kfz-Verkehr soweit wie möglich von der umweltfreundlichen Bahn übernommen werden. Die Bahn stellt sich dieser Herausforderung.

Da Österreich im Herzen Europas liegt, haben die Österreichischen Bundesbahnen eine besondere Rolle im europäischen Verkehr. Als Drehscheibe zwischen Nord-Süd und Ost-West kommt den Österreichischen Bundesbahnen eine besondere Verantwortung zu. Dieser Verantwortung sind sie sich voll bewußt und investieren daher in die Zukunft.

Mit dem Konzept "Die Neue Bahn" werden infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, damit in Zukunft der umweltschonende Transport von Menschen und Gütern durch Österreich noch großzügiger vorangehen kann.

Und der Bahnhof Amstetten tut ein übriges dazu, um diese Internationalität des Verkehrsunternehmens ÖBB auf der Westbahn unter Beweis zu stellen.

Seit 2. Juni 1991 bewegt sich Österreich im Neuen Austro-Takt. Der NAT 91 hat seine Bewährungsprobe glänzend bestanden. Auch wenn es da und dort noch Probleme und gewisse Druckpunkte gab, bundesweite Analysen belegen schwarz auf weiß, daß der Neue Austro-Takt erfolgreich ist und von den Bahnkunden mit einer überwältigenden Mehrheit nicht nur akzeptiert, sondern äußerst positiv bewertet wird.

Die anfänglichen Probleme lagen vor allem darin, daß sich die täglichen Bahnkunden, hier insbesonders die Pendler, an neue Abfahrtszeiten und Abfahrten von anderen als den bisherigen Bahnsteigen gewöhnen mußten. Das erforderte ein gewisses Umdenken und Aufgeben liebgewordener Gewohnheiten, was aber im überwiegenden Regelfall mit einer kürzeren Gesamtreisedauer "belohnt" wurde. So ist zwar der direkte Kurswagen auf vielen Relationen gestrichen worden, durch kurze Umsteiganschlüsse ergibt sich jedoch nun die Zeitersparnis. Das vielzitierte Schlagwort von "Time is money" hat also nicht nur für die Bundesbahnen, sondern auch für deren Kunden neue Aktualität erlangt.

Erfolg auf allen Linien!

Zweifellos aber überwiegen die Positiva: So ist beispielsweise der Pünktlichkeitsgrad im Reisezugverkehr um ein Wesentliches angehoben worden, Frequenzen wie Einnahmen zeigen steigende Tendenz und, bereits zuvor erwähnt, von Meinungsforschungsinstituten durchgeführte Umfragen liefern ein Bild höchster Akzeptanz für den NAT.

Nehmen wir als Beispiel etwa die Verbindung Graz - Linz, so gab es hier im Juni 1990 nur drei Schnellzüge mit einer Spitzenfrequenz von 11.100 Fahrgästen, ein Jahr später, im NAT-Zeitalter, verkehren auf derselben Strecke acht Schnellzüge (also fast eine Verdreifachung), und die Spitzenfrequenz beträgt 25.800 Passagiere, weit mehr als das Doppelte.

Durchschnittlich ergaben sich bei den Eil- und Regionalzügen Steigerungen der Höchstfrequenzen von zehn bis fünfzehn Prozent. Und Frequenzerhöhung bedeutet Einnahmenerhöhung. die eigenen Tariferträge im Bahnbetrieb aus Personen- und Gepäckverkehrseinnahmen konnten im Juni 1991 um rund 9,8 Prozent gegenüber Juni 1990 gesteigert werden, der Verkauf von Umwelttickets, Halbpreispässen, Kilometerbanken und anderen Schmankerln der Bahn erreichte neue Spitzenwerte, die "blechverliebten" Österreicher nützen immer mehr den Autoreisezug.

Natürlich kostet der NAT mehr Geld, wie es üblicherweise jede Innovation in der Anfangsphase mit sich bringt, jede Neuerung "rechnet" sich erst nach einer gewissen Zeit.

Ohne "Rapid-Viertelstunde"

Was die Pünktlichkeit im Reisezugverkehr angeht, so ist diese seit Einführung des NAT bei allen Zugskategorien erheblich verbessert worden. Noch im Mai lag der Pünktlichkeitsgrad (von null bis zehn Minuten) bei 69,6 Prozent, im Juli steigerte er sich schließlich schon auf respektable 77,6 Prozent. Hier aber auch wieder Abweichungen: EuroCity 76,8 Prozent, InterCity 88,0 Prozent und SuperCity sogar 88,4 Prozent.

Der Kunde sagt ja

Natürlich wollten's die Österreichischen Bundesbahnen genau wissen und beauftragten deshalb nicht nur zwei Meinungsforschungsinstitute mit Erhebungen, sondern führten auch eine eigene Befragung von mehr als 5.000 Reisenden im Raum Kärnten und Steiermark durch. Ergebnis: 86 Prozent zeigten sich zufrieden mit dem NAT 91!

Das österreichische Gallup-Institut knöpfte sich bundesweit in insgesamt 34 Zügen (aller Kategorien) knapp mehr als 4.000 Bahnkunden vor. Resultat: ein Zufriedenheitsgrad von 88 Prozent. Das Marktforschungsinstitut IFES ging in 2.000 österreichische Haushalte und registrierte hier 83 Prozent zufriedene Bahnkunden. Diesen Umstand beweist auch das Faktum, daß allein in den Monaten Juni und Juli um 900.000 Reisende mehr als im Vergleichszeitraum 1990 mit der - übrigens deutlich pünktlicheren - Bahn unterwegs waren, was sich natürlich auch positiv auf die Einnahmensituation ausgewirkt hat.

Traumnote für Zugbegleiter

Mit "Vorzug" schnitt bei der Gallup-Umfrage das ÖBB-Zugbegleiterpersonal ab. Die befragten Bahnreisenden gaben im Rahmen eines Schulnotensystems von ein bis fünf den Zugbegleitern die absolute Traumnote von 1,58. Damit wurde auch eine frühere internationale Euro-City-Analyse, bei der damals schon das österreichsiche Zugbegleiterpersonal als Europasieger hervorging, um ca. 0,5 Punkte übertrumpft.

Die Pünktlichkeit wurde mit 1,8, die Fahrzeit mit 1,93 und der Komfort mit 2,02 bewertet. Nicht ganz so gut steht es um das Speise- und Verpflegungsangebot (Note 2,64), das derzeit ebenfalls einer Neuregelung unterzogen wird. Schlußendlich erforschte Gallup, daß ein Viertel der Befragten im Nahverkehr und ein Drittel im Fernverkehr aufgrund des NAT mehr die Bahn benützen.

Es liegt nicht immer an den Österreichischen Bundesbahnen

Wenn Kritik an der Bahn geübt wird, so werden die ÖBB in vielen Fällen zu Unrecht geprügelt. Denn wenn internationale Schnellzüge (Wiener Walzer aus Basel, Donau-Kurier aus Dortmund, Austria-Nachtexpreß aus Ostende, Orient-Expreß aus Paris nach Budapest und der D 491 aus Hamburg) mit zum Teil erheblichen Verspätungen das neue Fahrplansystem empfindlich ins Wanken bringen (Folgen sind Anschlußversäumnisse und Verspätungen auch im Regionalverkehr), dann muß auch gleichzeitig entschieden darauf hingewiesen

werden, daß diese Verspätungen bereits bei den Nachbarbahnen verursacht wurden.

Soweit es den österreichischen Bundesbahnen möglich ist, versuchen sie jedoch, diese im Ausland verursachten Probleme zu lösen. So etwa war eine erste ad-hoc-Maßnahme die Führung eines gesonderten Ersatz-Schnellzuges Salzburg Hbf - Wien Westbf bei Verspätungen des Orient-Expresses von mehr als 15 Minuten. Dadurch kann auch bei verspäteter Übergabe des "Orient" auf ein zuverlässiges innerösterreichisches Angebot zurückgegriffen werden.

Ein neuer Fahrplan erfordert selbstverständlich auch neue Wagen. Allerdings sind hier Lieferverzögerungen eingetreten, sodaß von den insgesamt 223 modernen Reisezugwagen zwei Monate nach Einführung des NAT erst 176 (darunter sieben von 18 bestellten Speisewagen) ausgeliefert waren. Bis Ende des Jahres sollen schließlich die noch fehlenden 47 Wagen auf Schiene gehen. Mit der Auslieferung der derzeit fehlenden elf Speisewagen wird es im Bereich der rollenden Gastronomie sicherlich zu einer weiteren deutlichen Qualitätsverbesserung kommen.

Mitspracherecht selbstverständlich

Natürlich hatten die Fahrplan-Fachleute bei der Ausarbeitung des NAT aufs engste mit den regionalen Behörden und Gebietskörperschaften, dem Österreichschen Institut für Raumplanung, den Kammern, Betrieben und Schulen kooperiert, offenbar war es in der Anfangsphase aber nicht immer möglich, den Interessen der Pendler und Schüler in allen Fällen zu entsprechen.

Doch Kritik macht Schule, im Winterfahrplan 1991/92 haben die Österreichischen Bundesbahnen mit weiteren Verbesserungen und insgesamt etwa 200 Fahrplankorrekturen den bisherigen Problemen entgegengewirkt. Die von den Bahnkunden eingebrachten Anregungen und Vorschläge fanden dabei ihren selbstverständlichen Eingang. Eine nächste Untersuchung und Analyse wird übrigens im Oktober anlaufen, um neue eventuelle Schwachstellen orten zu können.

Qualitätssteigerung im Güterverkehr

Was im Rahmen des NAT für den Personenverkehr gilt, hat auch Berechtigung für den Güterverkehr: Die Qualität nahm hier ebenfalls zu. Trotz verdichteten Reisezugangebots konnten nicht weniger als 60 neue Güterzüge fahrplanmäßig untergebracht und den Wünschen der verladenden Wirtschaft noch besser als früher entsprochen werden. Täglich bewegen 2.179 Güterzüge hunderttausende Tonnen, umweltfreundlich und schnell.

Die Pünktlichkeit im Nachtsprungverkehr (null bis 30 Minuten) ist beispielsweise von früher rund 39 Prozent auf mehr als nun ansehnliche 82 Prozent gestiegen.

Der Pünktlichkeitsgrad des gesamten Güterverkehrs erhöhte sich von 25 auf 70,3 Prozent. Ebenso gab es auch mehr "Cash": Die eigenen Tariferträge aus den Güterverkehrseinnahmen stiegen im Vergleich zum Juni 1990 im Juni 1991 um zehn Prozent. Ein neues Güterzugverkehrskonzept ist in enger Kooperation mit der Bundeswirtschaftskammer, den Spediteuren und Frächtern derzeit in Ausarbeitung und wird für die Zukunft weitere Verbesserung von Qualität, Logistik und allen sonstigen wichtigen Teilbereichen bringen.

Blickpunkt NAT 2000

Die Jahrtausendwende war für den Menschen schon von jeher eine magische Grenze, ein magisches Ziel. Für die Österreichischen Bundesbahnen ist dieser Schritt in ein nächstes Jahrtausend verbunden mit dem "Idealfahrplan" NAT 2000, der auf dem NAT 91 basiert.

So wie jetzt erste Korrekturen und Verbesserungen erfolgen, werden auch in Zukunft sukzessive Fahrplanänderungen unter Berücksichtigung der Kundenwünsche und -bedürfnisse vorgenommen werden.

Daneben gilt es ebenso, noch eine Vielzahl von infrastrukturellen Maßnahmen zu verwirklichen, um den Platz der Bahn als umweltfreundliches, modernes, sicheres und zuverlässiges Verkehrsmittel weiter zu festigen.



Auch auf dem Bausektor tut sich im Bereich Amstetten einiges:

Linienverbesserung "Haag - St.Valentin"

Im Bezirk Amstetten sind im Rahmen der Baumaßnahmen zur "Neuen Bahn" die Projekte Linienverbesserung Amstetten West, Linienverbesserung Mauer, Linienverbesserung Aschbach, Umfahrung St.Peter/Seitenstetten sowie die Linienverbesserung Haag/St.Valentin vorgesehen.

Die Linienverbesserung Haag/St.Valentin wurde durch Verordnung vom 11.August 1989 der Eisenbahn-Hoch-

leistungsstrecken AG zur Planung und zum Bau übertragen. Sie stellt einen wesentlichen Bestandteil des Ausbaues der Westbahn zur Hochleistungsstrecke dar, zum Zwecke der Steigerung der Kapazität und Leistungsfähigkeit der Schiene.

Derzeit befindet sich dieses Vorhaben im Trassenauswahlverfahren. Es wurden im Rahmen der Planungstätigkeiten die optimale Linienführung - auch im Hinblick auf ihre Umweltfreundlichkeit - erarbeitet und die vom Projekt berührten Gemeinden Haag sowie St.Valentin bzw. die Gebietskörperschaften im Sinne einer frühen Einbindung in die Planungsarbeiten von den bisherigen Ergebnissen in Kenntnis gesetzt.

Offizielle Eröffnung des Parkdecks im Bahnhof Amstetten

Am 31. Mai 1991 wurde das Parkhaus in Amstetten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes offiziell eröffnet. Das Parkdeck an der Eggersdorferstraße wurde mit einem finanziellen Gesamtaufwand von rund 35 Millionen Schilling errichtet. Laut Vertrag wurde die Hälfte dieser Kosten, also 17,5 Millionen Schilling, von der Stadtgemeinde Amstetten getragen, von den weiteren 17,5 Millionen Schilling übernehmen die Österreichischen Bundesbahnen 50%, die Stadt Amstetten 30% und das Land Niederösterreich 20%. Darüberhinaus wurden zum Ankauf der Liegenschaft von der Stadtgemeinde Amstetten 4,5 Millionen Schilling Grunderwerbskosten aufgebracht.

Das Objekt ist in 4 Parkebenen, jeweils um einen halben Stock versetzt, gegliedert. Keller und Erdgeschoß werden durch die Stadtgemeinde genutzt, Obergeschoß und Dachgeschoß durch die österreichischen Bundesbahnen in Form von Park & Ride.

Zur Anbindung des Parkhauses an den Bahnhof und den Busbahnhof wurde ein Fußgängertunnel errichtet. Die Gesamtrohbaukosten dieses Tunnels betrugen rund 14 Millionen Schilling. Die Stadtgemeinde Amstetten beteiligte sich mit 3,5 Millionen Schilling und das Land Niederösterreich mit ca. 1,4 Millionen Schilling.

Im Parkdeck stehen 314 PKW-Standplätze, davon 165 Stellplätze für ÖBB-Kunden, sowie 40 Einstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung.

Außerdem sind fünf Behindertenstandplätze und ein Behinderten-WC (im Einfahrtsbereich) sowie eine öffentliche WC-Anlage im Westteil des Parkhauses installiert.

Neuer Bahnsteigdach-Prototyp im Bahnhof Amstetten

Mit der Einführung des Neuen Austro-Taktes seit 2. Juni 1991 sind 32 Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h unterwegs. Wegend er höheren Durchfahrgeschwindigkeit in den Bahnhöfen und des dadurch auftretenden Staudrucks werden an die Bahnsteigdächer enorme statische Anforderungen gestellt. Aus diesem Grund müssen die meist alten Dächer abgetragen und durch Neukonstruktionen ersetzt werden, wie z.B. im Bahnhof Amstetten. Die alte Bahnsteigüberdachung aus dem Jahre 1910 bestand aus genieteten Stahlfachwerken. Eine Instandsetzung bzw. Verstärkung ist wegen des hohen Alters der Stahlkonstruktion und der daraus resultierenden kostenintensiven Sanierung nicht zweckmäßig. Damit war ein Neubau notwendig.

Der wegen des Hochleistungsverkehrs laufende Streckenausbau zwischen St.Pölten und Attnang-Puchheim war der Anlaß, die im Bahnhof Amstetten erforderlichen Umbaumaßnahmen mit dem Programm der Bahnhofverbesserung, ein Projekt der Neuen Bahn, zu koordinieren.

Anhand der konkreten Aufgabenstellung Amstetten wurde das neue Bahnsteigdach, entsprechend dem Corporate-Design, entwickelt. Diese Planung, welche künftig bundesweit angewendet werden soll, erfolgte auf Basis des im Jahr 1990 stattgefundenen Ideenwettbewerbes für ein zukunftsorientiertes Corporate Design bei der Gestaltung und Verbesserung von Bahnhöfen und des daraus entwickelten Anforderungsprofils.

Das Planungsteam besteht aus den Wettbewerbs-Preisträgern Architekt Mag. Harald Wallner, Dipl.Ing. Zechner & Zechner und Arch. Dipl.Ing. Albert Wimmer.

In Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren Prof. Dipl.Ing. Wolf-Dietrich Ziesel und Dipl.Ing. Oskar Graf und unter Beiziehung der ÖBB-Fachleute wurde in einem selektiven Verfahren aus einer Vielzahl von Varianten in einer halbjährigen Entwicklungsarbeit folgendes System entworfen:

- Ein Stützen- und Konstruktionsraster, der von einer Wagenlänge von 26,4 m abgeleitet und deshalb mit einem Modul von 13,2 m definiert wurde.

- Doppelstützen sowie das Kosntruktionsprinzip zweier Längsträger mit Sekundärträgern, die die Dachkonstruktion tragen.

- ein "Lichtbogensegment" über den Aufgangssituationen, das den die Stiege oder den Aufzug benutzenden Bahnkunden eine optimal überschaubare Orientierungsmöglichkeit bietet.

Zwei feingliedrige, dreiecksförmige, fachwerksartig ausgebildete Träger werden in jeweils 2 Punkten auf dem Stützenkopf aufgelagert. die Blickuntersicht bis zu den seitlichen Jalousien hin definiert visuell den Raum und beinhaltet Beleuchtung und Kabeltrassen. In den Stützen ist das Regenabfallrohr miteingebaut und im Stützkopfbereich als architektonisches Element ausgebildet.

Das konstruktive System erlaubt die Lösung von Sondersituationen im gleichen Konzept (z.B. bei verschiedenen Bahnsteigbreiten).

Ein Prototyp des neuen Regelfeldes in Originalgröße wurde mit einer Länge von 13,20 m im Bahnhof Amstetten aufgestellt. Dadurch kann eine nochmalige Entwurfs- und Qualitätskontrolle erfolgen, bevor mit der Serienproduktion begonnen wird.

Durch eine prägnante durchgängige Gestaltung - bei gleichzeitiger Erhaltung der ortsspezifischen Charakteristika der jeweiligen Bahnhöfe - wird ein unverwechselbares Erscheinungsbild der Neuen Bahn, das der Vorstellung eines benutzerfreundlichen, modernen Unternehmens gerecht wird, erzielt. Die verschiedenen baulichen Maßnahmen und Interpretationen wurden in Module gegliedert, um so bei der Realisierung des Gesamtkonzeptes - je nach örtlicher Gegebenheit und Anforderung - darauf aufbauen zu können.

Aufnahme des "Rechtsfahrens" auf der Westbahn"

Der Ausbau der Westbahnstrecke zwischen St.Pölten und Attnang-Puchheim zu einer Hochleistungsstrecke im Rahmen des Programmes "Neue Bahn" sowie die Einführung des Neuen Austro-Taktes (NAT 91) machten ein durchgehendes "Rechtsfahren" der Züge von Wien bis Salzburg notwendig.

"Rechtsfahren" heißt, daß die Züge, äquivalent zu Autos auf der Straße, die rechte "Fahrbahn", hier das rechte Streckengleis, befahren bzw. auf diesem in den Haltestellen und Bahnhöfen halten. Diese Umstellung bedeutet für die Reisenden, daß sie, im Gegensatz zu früher, seit Sonntag, dem 2. Juni 1991, in der Regel auf einem anderen Bahnsteig abfahren bzw. ankommen. Als Gedächtnisstütze kann die Straßensituation dienen, bei der der Autobus in die Haltestelle von links einfährt.

Auf der Westbahnstrecke Wien - Salzburg wurde ursprünglich links gefahren. Die Umstellung auf "Rechtsfahren" wurde vor ca. 70 Jahren ab Salzburg begonnen, aber bis 1943 nur bis zum Bahnhof Amstetten realisiert. Mit der Einführung des Neuen Austro-Taktes 91 wurde sie abgeschlossen und auch zwischen Amstetten und Wien Westbahnhof vorgenommen.

Im Neuen Austro-Takt 91 wären vor allem die Kreuzungen der Züge am Ostkopf des Bahnhofes Amstetten und der zweifache Gleiswechsel aller haltenden Züge Richtung Wien Westbahnhof im Bahnhof Wien Hütteldorf aus betrieblichen und zeitlichen Gründen nicht mehr möglich gewesen. Dies war auch der Hauptgrund für die Einführung des Rechtsfahrens als Regelrichtung.

Die neuen Verkehrsverbünde in Niederösterreich helfen den Bahnkunden sparen, heißt der Slogan, der seit 1. Jänner 1991 den öffentlichen Verkehr in Niederösterreich und im mittleren Burgenland charakterisiert. Ab diesem Zeitpunkt wurden - erstmalig in Österreich - alle öffentlichen Verkehrsträger der gesamten Ostregion in einem Verbund zusammengefaßt.

Nach einem zweijährigen "Probelauf" im nördlichen Weinviertel gibt es seit 1. Jänner 1991 vier Verbünde, in die auch der Schienenverkehr der Österreichischen Bundesbahnen einbezogen ist. Einer davon ist Amstetten. Auf den Buslinien wird ein einheitlicher Tarif gelten, der auch Wochen-, Monats- und Jahreskarten umfaßt.

Der neue Verbund bietet drei große Vorteile:

1. Geldersparnis

Im Kraftwagenlinienverkehr wird z.B. eine Wochenkarte für 7 Tage für beliebig viele Fahrten nur mehr den 3,5-fachen Einzelfahrpreis kosten. Darüber hinaus wurden auch Bus-Monatskarten eingeführt, die zum 14-fachen Einzelfahrpreis verkauft werden.

Außerdem werden Bus-Jahreskarten (12 Monate gültig ab dem Benützungsbeginn zum Preis von 10 Monatskarten ausgegeben, wobei eine monatliche Abbuchung möglich sein wird. Im Umsteigeverkehr zwischen Schiene und Bus wird man nur mehr eine Jahreskarte benötigen.

2. Zeitersparnis

Sie ergibt sich daraus, daß unter den besten Bus-Verbindungen der verschiedenen Linien ausgewählt werden kann. Der Fahrgast kann für jede Strecke jenes Unternehmen aussuchen, das zu einer für ihn besonders günstigen Zeit fährt, egal bei welchem Unternehmen die Fahrkarte gekauft wird.

Als weiterer Anreiz, den öffentlichen Verkehr zu benützen, haben ab 1. Jänner 1991 Buszeitkarten auf Paralelstrecken auch bei den ÖBB Gültigkeit.

3. Umweltentlastung

Wenn mehr Autofahrer das jetzt deutlich verbesserte Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, werden nicht nur Schadstoffe reduziert und Treibstoff gespart, sondern die bestehenden Verkehrswege und damit auch deren Anrainer entlastet.

Die Finanzierung dieser bedeutenden Attraktivierungsmaßnahmen übernehmen je zur Hälfte der Bund und die Länder Niederösterreich und Burgenland.

Mit der Schaffung der Verkehrsverbünde in Niederösterreich und im mittleren Burgenland wurde der erste Schritt getan, dem öffentlichen Verkehr seine Rolle als wesentlicher Faktor für die Mobilität der regionalen Bevölkerung verstärkt zuzuweisen.

Durch eine enge Kooperation der Unternehmen wird es, mit Unterstützung des Bundes und der Länder Niederösterreich und Burgenland, möglich werden, das gesamte Verkehrsangebot den Erfordernissen besser anzupassen.

Damit sollte es auch möglich werden, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und die Fahrgastfrequenzen zu steigern.

Derzeit	ab 1.1.1991 im Verbund	
Wochenkarten		
5-Tage-Wochenkarte		
Einzelfahrpreis x 5		Ersparnis 30,0 %
	Wochenstreckenkarte	
	Einzelfahrpreis x 3,5	

Wochenstreckenkarte

Einzelfahrpreis x 6 Ersparnis 41,7%

Monatskarten

bestehen derzeit nicht. Im Vergleich mit Wochenkarten ergeben sich folgende Preisreduzierungen:

5-Tage-Wochenkarte zu Monatskarte

Ersparnis 34,9%

Wochenstreckenkarte zu Monatskarte

Ersparnis 45,7%

Jahreskarten

bestehen derzeit nicht. Im Vergleich mit Wochenkarten ergeben sich folgende Preisreduzierungen:

5-Tage-Wochenkarte zu Jahreskarte

Ersparnis 40,8%

Wochenstreckenkarte zu Jahreskarte

Ersparnis 50,7%

Die Ersparnis steigt, wenn die Wochen-, Monats- und Jahreskarten für mehr als nur eine Hin- und Rückfahrt pro Tag und auch an Wochenenden benützt werden.

Verkehrsverbund Niederösterreich Zentral/Mostviertel (ZMV)

Verbundraum: 350.000 Einwohner

Politische Bezirke: St.Pölten, Lilienfeld, Melk, Scheibbs und Amstetten sowie die Statutarstädte St.Pölten und Waidhofen/Ybbs

Ein kurzer Überblick über die Bahnhofchronik:

Der Bahnhof Amstetten liegt an der Westbahn im km 124,556 und wurde im Jahr 1858 eröffnet. Ein Großteil des Bahnhofes wurde im März 1945 bei Fliegerangriffen zerstört.

15.12.1858: Eröffnung der eingleisigen Strecke Wien - Linz Bf Amstetten: 3 Hauptgleise, 1 Magazingleis, 1 Gleis zur Drehscheibe

01.11.1872: Eröffnung der Bahnlinie Amstetten Kastenreith.

1914 - 1918: Bau eines zusätzlichen Güterbahnhofes.

28.06.1951: Eröffnung des elektrischen Betriebes Linz - Amstetten.

19.12.1952: Eröffnung des elektrischen Betriebes Amstetten - Wien.

12.08.1958: Inbetriebnahme des Gleisbildstellwerkes (Drucktasten)

13.12.1968: Eröffnung des elektrischen Betriebes Amstetten - Kleinreifling.

30.09.1987: Eröffnung des Personentunnels Ost - Verlängerung zum Südausgang.

1988 - 1991: Umbau des Weichenostkopfes und Weichenwestkopfes, Errichtung des neuen Zentralstellwerkes, Auflassung der Stellwerke 2 und 3.

31.05.1991: Eröffnung des Personentunnels Westseite und des Parkdecks (360 Stellplätze, davon ca. 150 Plätze Park & Ride).

02.06.1991: Umstellen auf Rechtsfahren zwischen Amstetten und Wien West. Inkrafttreten des Taktfahrplanes NAT 91 - Amstetten ist IC-Taktknoten.